

**Zeitschrift:** Zürcher Illustrierte  
**Band:** 5 (1929)  
**Heft:** 52

**Artikel:** Byrds Flug über den Südpol  
**Autor:** Gouzy, René  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-833556>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.05.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# BYRDS FLUG ÜBER DEN SÜDPOL

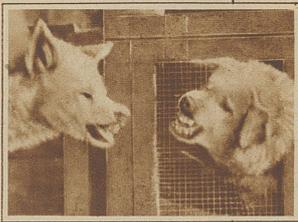
Wir haben das Alleinrecht für die Veröffentlichung sämtlicher Bilder der Südpolexpedition Byrds erworben. Die «Zürcher Illustrierte» ist also als einzige Schweizer Zeitung in der Lage, ihren Lesern die neuesten authentischen Aufnahmen vom Fortgang des kühnen Unternehmens zu zeigen.



Kommandant Byrd, der «Mann der beiden Pole», der als einziger Mensch den südlichsten und den nördlichsten Punkt der Erde überflogen hat



Das dreimotorige Fordflugzeug «Floyd Bennett» auf dem Startplatz vor dem Südpolflug. Vor dem Apparat steht J. Thawley, der als Ingenieur die Expedition mitmacht.



Zwei Polarhunde der Byrdexpedition in eifriger Unterhaltung



Auf Hundeschlitten wird der Proviant in die Depots geschleppt



BERNT BALCHEN begleitete Byrd auf dem kühnen Flug über den Südpol; er führte sogar die längste Zeit das Steuer



Byrds Fox spielt mit einem zutraulichen Pinguin

### III.

In unseren vorhergehenden Artikeln haben wir die Pläne besprochen, die Richard Evelyn Byrd, der Kommandant der amerikanischen Expedition in der Antarktis, zu verwirklichen trachtet. Einer davon ist denn auch schon zu Beginn des südlichen Sommers, am vergangenen 29. November, zur Durchführung gelangt. An diesem Tage ist zum erstenmal der südlichste Punkt unserer Erdkugel überflogen worden.

Dreieinhalb Jahre früher war derselbe Flieger, ebenfalls als Erster, über den Nordpol geflogen. So ist Byrd heute der einzige Mensch, der von der Luft aus auf beide «Endpunkte» unserer Erde herabgeschaut hat. Seine Landsleute, die mit gerechtem Stolz auf so viel Tüchtigkeit blicken, haben ihn den «Mann der beiden Pole» getauft. Bei diesem Anlaß mag darauf hingewiesen werden, daß auch Roald Amundsen beide Pole gesehen hat. Am 14. Dezember 1911, dem Tage seines Ruhms, erreichte er den Südpol nach einer fünf Wochen dauernden, überaus anstrengenden Reise mit Hundeschlitten von seiner Basis Framheim aus. Wie wir schon erwähnten, be-

fanß sich diese Basis ganz nahe der Stelle, wo jetzt die Amerikaner ihr «Little America» am Rande der großen Roßbarriere errichtet haben. Die «Zürcher Illustrierte» hat in einem frühern Artikel ein Bild davon gebracht.

Byrd hat am 28./29. November weniger Zeit gebraucht als der berühmte Südpolentdecker! ... er benötigte hierzu kaum neunzehn Stunden, also nicht einmal einen Tag, um die Strecke zurückzulegen, auf die der große Norweger mehr als einen Monat verwenden mußte. Von dem heldenhaften Scott, der am 18. Januar 1912 nach einem furchtbaren Marsch von achtzig Tagen zur Meta australis gelangte, sei hier gar nicht gesprochen. Seither hat der Südpol keinen Besuch mehr erhalten. Bekanntlich ist der tapfere britische Forscher auf dem Rückmarsch umgekommen. Mit den drei Gefährten, die ihm geblieben waren, wurde er ein Opfer des Hungers und der

Erschöpfung... nur einige Kilometer von einem Lebensmitteldotter entfernt, das zu erreichen ihn ein acht Tage dauernder «Blizzard» hinderte.

Byrd startete von «Little America» mit dem großen Ford der Expedition, dessen drei Motoren etwa 1000 PS besitzen (zwei seitliche Motoren zu 220 PS und ein Zentralmotor mit 550). Er war von Bernt Balchen begleitet, ferner von einem Funker (June) und einem Photographen, dem Hauptmann MacKinley. Während der etwa 2600 km messenden Strecke von der Basis zum Pol und zurück (das ist ungefähr die Luftlinie von Zürich nach Batum am Schwarzen Meer) befaßte sich Byrd vor allem mit der Navigation, die ja stets eine heikle Sache ist, in der polaren Atmosphäre aber noch ganz besondere Schwierigkeiten bietet, weil die Nähe der magnetischen Pole die Weisungen der Kompaßnadel geradezu illusorisch macht. Balchen, der «Norweger aus Eisen», wie ihn seine amerikanischen Gefährten nennen, bediente fast durchwegs das Steuer und riß den «Floyd Bennett» aus mancher gefährlichen Lage. In bezug auf das Wetter hatten die kühnen Forscher allerdings ein an Wunder grenzendes

Glück. Die Kälte war durchaus erträglich und Balchen führte das Steuer die längste Zeit über ohne Handschuhe. Damit ist eigentlich alles gesagt! Nach dem Passieren des ausgedehnten Gletschers der Großen Eisbarriere, dessen Fläche größer ist als der Quadratinhalt Frankreichs, stieß das Flugzeug auf ein gefährliches Hindernis, das schon Amundsen vor genau achtzehn Jahren viel zu schaffen machte: auf den hohen Wall der antarktischen Alpen; einzelne Gipfel derselben sind über 4500 Meter hoch. Selbstverständlich suchte die schwer beladene Maschine — man hatte an die 3000 Liter Benzin getankt — zum Flug über den Alpenwall nach einem Ausschnitt und fand ihn hier im Sattel des Axel Heiberg-Gletschers auf 3200 Meter Höhe. Jenseits dieses Gletschers dehnt sich die weite, von Amundsen König Haakon-Land getaufte Hochebene mit einer durchschnittlichen Meereshöhe von 3000 Meter. Hier befindet sich der 90. Grad südlicher Breite. War man einmal über den Alpenwall hinweg, dann durfte das Unternehmen als gelungen betrachtet werden. — Es ging hart. In einem gegebenen Augenblick befanden sich die Flieger in ganz böser Lage. Als sich der «Floyd Bennett» über den fürchterlichen Eisschründen des zerklüfteten Axel Heiberg-Gletschers befand, konnte der Apparat trotz Vollgas nicht mehr zu weiterem Steigen gebracht werden, sondern blieb unter der notwendig zu erreichenden Höhe. Jetzt hieß es, entweder alles oder nichts! Das will sagen: die Maschine mußte unter allen Umständen entlastet werden und so warf man einige hundert Kilogramm Lebensmittel — die kostbarste Last! — über Bord. So — und nur so! gelang dem Apparat der Flug knapp über den Sattel. Es war ein Spiel auf Tod und Leben! Byrd als erfahrener und umsichtiger Polarmann



Das Lager der Expedition in Schnee und Eis auf «Little America»



HAROLD JUNE machte den

Pofflug als Radiotelegraphist mit

hatte Mitte November durch Mannschaften mit Hundeschlitten eine Hilfsbasis am Fuße des Nansenberges, nicht weit vom Axel Heiberg-Gletscher, errichten lassen. Diese kluge Maßnahme rettete vielleicht der Besatzung das Leben. Beim Rückflug ging der dreimotorige Ford dort nieder und nahm neuen Brennstoff auf. Ohne diese Hilfe wäre mit Sicherheit eine Panne mit all ihren Konsequenzen erfolgt, und das 500 Kilometer von «Little America» entfernt!

Welches sind nun vom wissenschaftlichen, insbesondere vom geographischen Gesichtspunkt aus, die Ergebnisse dieses prächtigen Forschungsfluges? Die Frage läßt sich einstweilen noch nicht beantworten. Doch scheint schon jetzt festzustehen, daß in dieser Hinsicht der antarktische Flug bedeutend fruchtbringender sein wird als der Flug zum Nordpol desselben Byrd. Am 9. Mai 1926 startete er von Svalbard an der Kingsbai auf einem Fokker und kehrte fünfzehneinhalb Stunden später dahin zurück, nachdem er den 90. Grad nördlicher Breite erreicht hatte. Damals war er von jenem Floyd Bennett begleitet, der unterdessen gestorben ist und dessen Namen der «Ford des Südpols» trägt.

Am letzten 29. November soll Byrd im Osten des Südpols große Bergketten erblickt haben, die bis dahin unbekannt waren. Ferner habe er sich darüber vergewissert, daß das Carmenland wirklich existiert und keine geographische Vermutung sei. Doch sei nochmals betont, daß man mit dem Urteil abwarten muß, bis beglaubigte Berichte und die aufgenommenen prächtigen Bilder einlangen. Für den Augenblick möchten wir uns darauf beschränken, unsere Bewunderung für so viel Mut und Tatkraft auszusprechen. René Gouzy.



Das Expeditionsschiff «City of New York» liegt festgefroren am Rand der großen Eisbarriere